

## **Antrag**

**der Abgeordneten Renate Blank, Wilhelm Josef Sebastian, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes erhalten und sichern**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Angesichts der vielfältigen Wettbewerbsverzerrungen, Sozialdumpingpraktiken, explodierender Kraftstoffpreise und den Wirkungen der sog. Ökosteuer braucht das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe zur Sicherung von Unternehmensexistenzen und Arbeitsplätzen rasche Hilfe. Das Gros dieser Betriebe schreibt bereits rote Zahlen, und die nächste Stufe der Ökosteuer am 1. Januar 2001 wird die dramatische aktuelle Situation weiter verschärfen. Ohne konkrete Maßnahmen sind Zehntausende von Arbeitsplätzen insbesondere im mittelständischen Gewerbe unmittelbar bedroht.

Die Liberalisierung im europäischen Güterverkehrsmarkt mit Wegfall der Kabotagebeschränkungen hat bereits dazu geführt, dass vermehrt ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen in den attraktiven deutschen Markt drängen. Ein Beitritt der MOE-Staaten zur EU ohne entsprechende Übergangsregelungen würde viele Existenzen der überwiegend mittelständischen deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen massiv bedrohen; mit einer Aufgabe oder Abwanderung dieser Unternehmen wären hohe Steuerausfälle verbunden. Hinzu kommt, dass der scharfe Wettbewerb und die fehlende Harmonisierung im Güterverkehrsmarkt dazu führten, dass auch andere Verkehrsträger wie Bahn oder Binnenschiff keineswegs aus der Schwächung des deutschen Straßengüterverkehrsgewerbes Nutzen ziehen können. Vielmehr wird jeder zur Aufgabe gezwungene deutsche LKW durch gebietsfremde Fahrzeuge aus der EU oder den MOE-Staaten ersetzt werden.

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU zu den Auswirkungen der ökologischen Steuerreform auf den Güterkraftverkehr (Bundestagsdrucksachen 14/1988, 14/2228) versucht die Bundesregierung, die Auswirkungen der Ökosteuer auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe zu verharmlosen. Sie verkennt bewusst die ohnehin schon schwierige Lage dieses

Wirtschaftszweiges im europäischen Wettbewerb, was angesichts der über 380 000 Beschäftigten in diesem wichtigen Wirtschaftssektor unverantwortlich ist. Die immer wieder geäußerte Annahme der Bundesregierung, die Kosten- und Gewinnsituation deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen werde durch die Mineralölsteuererhöhungen im Rahmen der Ökosteuern kaum beeinflusst, ist eine eklatante Fehleinschätzung. Die damit verbundene Mehrbelastung wird bis 2003 lediglich zu 2,8 Prozent durch die Absenkungen der Rentenversicherungsbeiträge kompensiert und lässt die Gesamtkosten so steigen, dass bei vielen Betrieben die Umsatzrendite schon heute aufgezehrt wird. Ein weiterer Trugschluss ist die Aussage der Bundesregierung, die deutschen Güterkraftverkehrsbetriebe könnten Steigerungen bei den Kraftstoffkosten auf ihre Preise überwälzen. Der besonders intensive Wettbewerb zu ausländischen Anbietern lässt eine Verlagerung zusätzlicher Kosten auf den Auftraggeber nicht zu, weil höhere Beförderungsentgelte am Markt nicht durchzusetzen sind. Dies hat das Bundesamt für Güterverkehr in seinem Bericht zur Marktbeobachtung vom November 1999 bestätigt.

Die Beseitigung der Harmonisierungsdefizite im Bereich der Steuer- und Sozialvorschriften im europäischen Güterkraftverkehrsmarkt ist erklärtes Ziel einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

1. auf eine zügige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Bereich des europäischen gewerblichen Güterkraftverkehrs hinzuwirken;
2. im Rahmen der EU-Osterweiterung die Interessenlage des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes im Auge zu behalten und bei der EU darauf zu drängen, dass in einer ersten Phase schon vor dem Beitritt zunächst ein Gemeinschaftskontingent eingerichtet wird, das Fahrten zwischen den Beitrittsstaaten untereinander und zwischen der EU und den Beitrittsstaaten begrenzt. In der zweiten Phase soll den Beitrittsstaaten der Transport von einem Mitgliedsland in ein anderes gestattet werden (große Kabotage); im Gegenzug akzeptieren die Beitrittsländer, dass innerstaatliche Transporte (kleine Kabotage) erst 3 bis 5 Jahre nach dem Beitritt möglich werden;
3. zügig ein Gesamtkonzept zur Bekämpfung der grauen und illegalen Kabotage sowie der illegalen Beschäftigung im EU-Straßengüterverkehr vorzulegen;
4. bei der EU-Kommission auf eine schnelle Lösung der Öko-Punkte-Problematik mit Österreich zu drängen, die die besonderen Interessen des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes berücksichtigt;
5. die Einführung der streckenbezogenen nutzungsabhängigen LKW-Gebühr für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe wettbewerbsverträglich zu gestalten und hierzu auch die Kompensationsmöglichkeiten, die bezüglich der Anwendung der EU-Mindeststeuersätze noch offen sind, zu nutzen;
6. die mit dem Gesetz vom 24. März 1999 eingeführte und mit dem Gesetz vom 16. Dezember 1999 fortgeführte ökologische Steuerreform aufzuheben, da sie ihre ökologische Lenkungswirkung verfehlt und die Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Güterverkehrsmarkt zusätzlich verschärft. Die versprochene Aufkommensneutralität wird im Güterkraftverkehrsgewerbe bei weitem nicht erreicht. Die dadurch verursachten zusätzlichen Kraftstoffpreissteigerungen führen für viele Unternehmen zu existenzgefährdenden Kostenbelastungen.

Berlin, den 26. September 2000

**Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion**